

+ Spirit of
Passion

03
25

AUSGABE SWISS CLASSIC WORLD

spirit

CLASSIC - & SPORTSCARS
MOTORBIKES, LIFESTYLE



30 JAHRE BMW Z3 ROADSTER

OFFEN! KLASSISCH! COOL!

**EIN RENNWAGEN
KEHRT ZURÜCK**

Jaguar XK 120 | 8

**EIN KULTAUTO
LEBT WIEDER AUF**

Renault R5 | 34

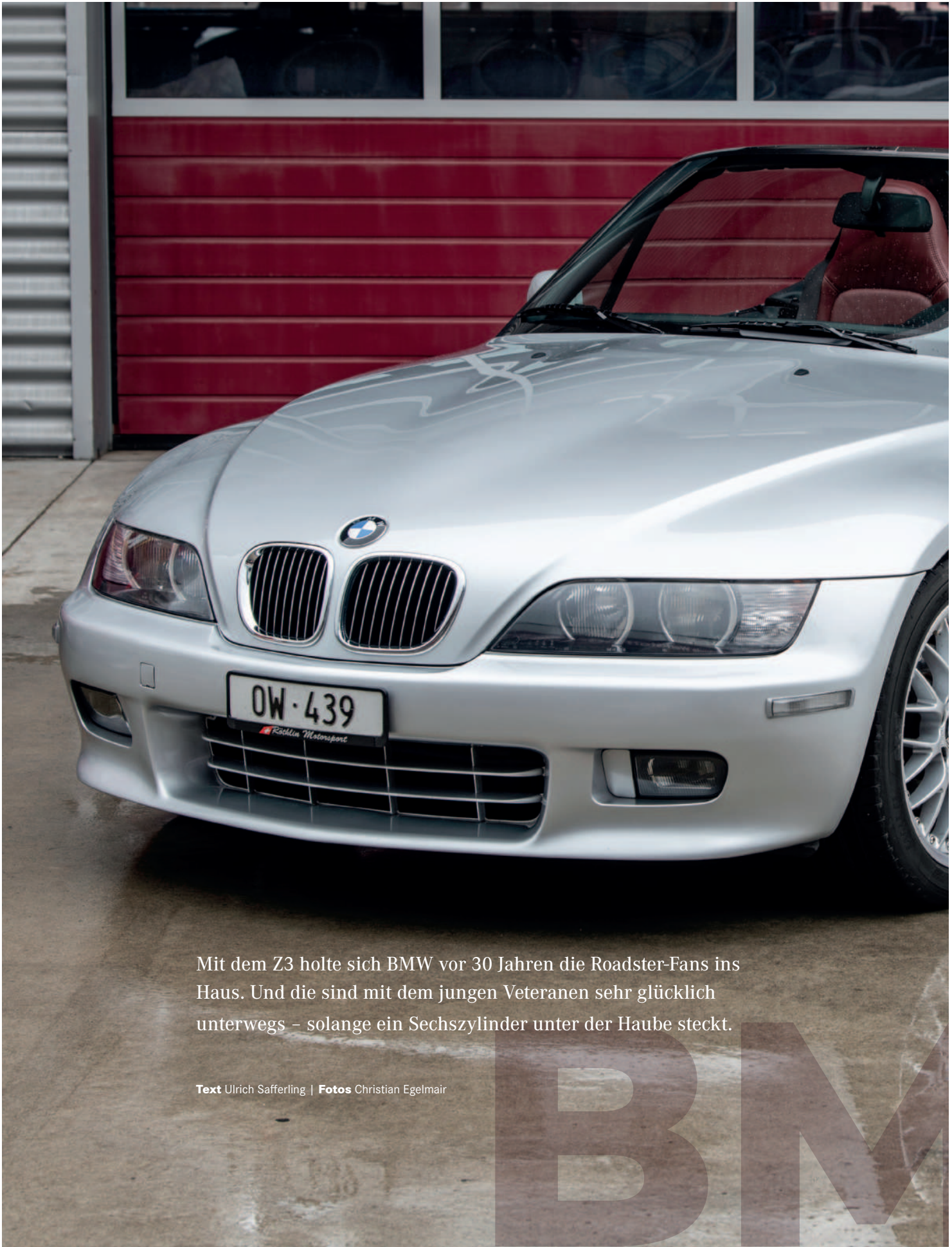
**EIN BITURBO
BLEIBT EINMALIG**

Maserati 3200 GT | 82

CHF 12.-



9 772813 592003 03 >



Mit dem Z3 holte sich BMW vor 30 Jahren die Roadster-Fans ins Haus. Und die sind mit dem jungen Veteranen sehr glücklich unterwegs - solange ein Sechszylinder unter der Haube steckt.

Text Ulrich Safferling | **Fotos** Christian Egelmair

A silver BMW Z3 convertible is parked in a garage. The car is shown from a side-rear perspective, highlighting its sleek design and the red leather interior. The garage has a red wall with a 'HORMANN' logo and a corrugated metal door. The floor is wet and reflective.

**30 JAHRE VERGEHEN –
DER SPASS
BLEIBT!**



Stimmig

Von den Aussenspiegeln bis zur Kreuzspeiche passt alles zusammen – und die legendäre BMW-Niere hat noch eine anständige Grösse.



Wie ein Veteran sieht der Z3 wahrhaftig nicht aus, obwohl er im Herbst 30 Jahre alt wird. «Forever young», darf man sagen, selbst wenn der kleine Roadster heute nicht mehr so schnittig wirkt wie seine Nachfolger. Aber bevor die ersten Z3-Modelle im Showroom auftauchten, ging bereits so mancher Prospekt vorab über den Ladentisch an junge Enthusiasten. Die hatten auf der IAA 1987 fasziniert vor dem urgrünen Z1 gestanden, der nicht nur die beworbene Freude am Fahren versprach, sondern dazu noch verdammt schick aussah. So einen Roadster hatte man bei BMW lange nicht mehr gesehen, obwohl es mit dem 507 eine berühmte Vorlage gab.

Mit dem Z1 als Innovations- und Entwicklungsträger auf Basis des 325i (E30) hatte BMW 1986 eigentlich nur eine Vision zeigen wollen. Und das «Z» stand dabei für Zukunft, so wie das «E» bei den Serienmodellen für Entwicklung. Am Ende wollten alle die Vision kaufen, sodass man ab 1989 in Handarbeit 8000 Z1 zum Stückpreis ab 80'000 DM anbot – für das Doppelte eines normalen 325i. In die Schweiz wurde der Z1 offiziell nicht exportiert. Der Erfolg des Roadsters sowie die folgende Erfolgswelle von Mazdas MX-5 bestärkte BMW darin, ein neues Z-Modell aufzulegen, das sich in grösseren Stückzahlen produzieren liess. Weil man in Amerika den wichtigsten Roadster-Markt sah und günstigere Produktionsbedingungen hatte, wurde der Z3 in Spartanburg, USA aufgelegt, die allererste BMW-Fertigung ausserhalb Deutschlands.



Markant

Die Kiemen in den Kotflügeln sind eine Hommage an den legendären 507. Die Einstiegsleisten in Edelstahl signalisieren Unvergänglichkeit, und der Garagist des Vertrauens hat sich unter dem Modellnamen verewigt.





BMW Z3 ROADSTER 2.8i (MK II)

Baujahr 1998–2000 | Motor 2793 ccm, R6, DOHC, el. Einspritzung | Leistung 193 PS bei 5500 U/min | Drehmoment 280 Nm bei 3500 U/min
Kraftübertragung manuelles 5-Ganggetriebe, Hinterradantrieb | Länge/Breite/Höhe 4025/1740/1290 mm | Gewicht 1285 kg (leer)
Verbrauch ca. 7,4 l/100 km | Höchstgeschwindigkeit 225 km/h | Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 6,9 s
Produktion 15'239 (total 279'273) | Preis 53'900 CHF (2000)





Unverkennbar

Das Cockpit stammt aus dem Konzernregal, ist aber immer noch ansehnlich. Die Zifferblätter sind grau unterlegt – ein Detail aus dem stärkeren M-Roadster.

Allerdings gab es für den knackigen Roadster zum Modellstart nur zwei Vierzylinder, einen 1800er mit 115 und einen 1900er mit 140 PS. Der begehrte Reihensechser aus der technischen Dreier-Basis wurde vom Werk als Fantasie abgetan – und dann doch ab 1996 angeboten. «Der Verkäufer erzählte mir aber etwas vom Roadster-Cruisen, und dass die Leistung des 1,9-Liters völlig ausreichend sei», erinnert sich Walter Rohrer (69) aus Sachseln OW an seinen ersten Z3 von 1998. «Doch als ich die ersten Meter gefahren war, wusste ich schon, das ist es nicht, das macht keinen Spass.» Trotzdem war er von dem Roadster begeistert, die lange Motorhaube fand er früher schon bei Ford Mustang und Capri schön. So verwundert es nicht, dass die Begeisterung 1999 zur Gründung des BMW Z3 Club Vierwaldstättersee führte, gemeinsam mit dem heutigen Präsidenten René Michel, den er auf einer Orientierungsversammlung in der Glasi Hergiswil kennengelernt hatte. Das Autofahren entdeckte Walti aber schon mit 14 Jahren, als er

regelmässig mit zwei Kollegen heimlich in einem alten Auto unterwegs war – ohne Führerausweis und Zulassung versteht sich. «Damals konnte man so was noch machen», sagt er lachend.

Früher war eben vieles anders, und James Bond alias 007 fuhr noch Aston Martin. Das änderte sich mit dem neuen Darsteller Pierce Brosnan, der 1995 in «Goldeneye» erst DB5 fährt und dann auf einen Z3 in Atlanta Blau Metallic (Code 306) umsteigen muss. Waffenmeister «Q» verspricht zwar Stinger-Raketen hinter den Scheinwerfern, aber den Beweis dafür bleibt er schuldig – vermutlich war der Filmcrew dieser feurige Umbau zu teuer. Aber das Productplacement funktionierte, zusammen mit dem Roadster-Boom der 1990er-Jahre. Insgesamt 279'273 Roadster (E36/7) wurden von 1995 bis 2002 gebaut, davon 15'322 der bis heute sehr begehrten M Roadster mit dem 3,2-Liter aus dem M3. Dazu kamen noch 17'815 der polarisierenden Kombi-Coupés (E36/8), die





BMW Z3 COUPÉ – DER «URNSCHUH»

Drei Jahre nach dem Roadster ergänzte BMW das Z3-Programm um ein sogenanntes Kombi-Coupé, traditionell Shooting-Brake genannt: Ein Mini-Kombi, in dem Gentlemen ihre Jagdgewehre oder Golfausrüstung transportieren konnten, echte Kombis hatten nur Handwerker. Debüt war auf der IAA 1997, die Produktion begann 1998. Chef der Designabteilung war Chris Bangle, für das Z3-Design verantwortlich war der Japaner Joji Nagashima.

Während der Roadster die klassischen Proportionen hatte, geriet das Coupé mit seinem kurzen, steilen Heck gewöhnungsbedürftig – und das Urteil fiel damals ungleich härter aus als heute. Weil die Silhouette wie bei einem Turnschuh mit hohem Schaft aussah, entstand der entsprechende Spitzname. Die Kunden hielten sich zurück, und es entstanden 17'815 Coupés, nur sechs Prozent der Roadster-Produktion. Die Coupés waren ausschliesslich als Sechszylinder erhältlich. Wie beim Roadster gab es eine M-Version (6291 Stück) mit dem Motor aus dem M3 des E 46 Dreiers.

wegen ihrer Form als «Turnschuh» verspottet wurden, aber heute genauso als Klassiker anerkannt sind wie ihre offenen Brüder und Schwestern. Häufigstes Modell wurde der 1,9-Liter mit fast 78'000 Exemplaren (rund 25 Prozent), am seltensten ist das Dreiliter-Coupé mit 3835 Stück. In Holzkisten wurden die Europa-Z3 per Schiff nach Rotterdam gebracht und dann per Lastwagen zu den Händlern und Kunden gebracht. Eine sichere Sache, doch Walters zweiter Z3 ging fast verloren.

«Ich wollte meinen zweiten Z3 am 1. Mai 2000 abholen, so hatte ich es mit dem Händler ausgemacht. Aber als ich nachfragte, hiess es dort, sie wüssten aktuell nicht, wo die Kiste mit dem Auto von Rotterdam aus hingekommen wäre», berichtet Walter. Wie sich später herausstellte, hatte der Autotransporteur Waltis Z3 nach Italien zu einem Händler mitgenommen und dort – vergessen. Erst nach einem Monat fiel den Italienern auf, dass dort eine Kiste auf dem Hof stand, die nicht zu ihnen gehörte. Aber am Ende kam der Z3 doch noch sicher und heil in der Schweiz an.

Diesmal hatte er sich für einen 2,8-Liter mit 193 PS entschieden, und der Sechszylinder enttäuscht ihn bis heute nicht. 1999 war zugleich das Jahr der Modellpflege, der zweiten Serie sozusagen. «Da gefielen mir die Kotflügel hinten besser, weil sie dann nach oben gewölbt waren, das wirkt dynamischer», sagt Walter. «Auch sonst gab es noch einige kleine Verbesserungen wie am Motor, der dann zwei verstellbare Nockenwellen (Doppel-VANOS) hatte, was den Drehmomentverlauf verbesserte. Ich bin kein Raser, aber schon gern sportlich unterwegs, wenn es über die Pässe geht.»

Und weil ein paar Pferdchen mehr in den Bergen nie schaden können, hat er beim BMW-Händler seines Vertrauens – Kurt Kistler in Niederurnen – noch einen Chip implantieren lassen. «Damit liegt mein 2,8 jetzt leistungsmässig irgendwo zwischen Dreiliter und dem M-Roadster», sagt er zufrieden. Auch die Instrumentenskalen im Cockpit sind nicht mehr serienmässig, sondern jetzt sehr elegant in Grau ausgeführt. «Die gehören original in den M-Roadster.»

Innenansichten

Die roten Ledersitze sind bequem und zeigen kaum Patina. Ablagetäschchen sorgen für Ordnung, die Überrollbügel für Sicherheit im Falle eines Falles.





Bella figura

Ob offen oder geschlossen, der Z3 macht eine gute Figur und wirkt schön proportioniert mit der langen Haube und dem kurzen Heck.





Concourssieger

2007 und 2008 gewann Walti mit seinem Z3 beim BMW Europatreffen jeweils den Preis für das schönste Modell.



Erstbesitzer

Walti Rohrer fährt seinen Z3, seitdem er ausgeliefert wurde. Und hat seinen Plausch mit dem Roadster, wenn es über die Pässe geht.

Mit seinem Roadster ist Walter hoch zufrieden: «Der zieht ordentlich, fährt sich wie ein Gokart und macht jede Menge Kurvenspass.» Bis auf die Gasdruckdämpfer der Kofferraumklappe musste er bisher nichts reparieren oder austauschen lassen. Selbst die erste Batterie hat 13 Jahre am Ladeerhaltungsgerät durchgehalten, bevor er sie wechseln musste. Das Geheimnis der Langlebigkeit ist dabei nicht immer offensichtlich. Bei einem Werksbesuch verriet ein Ingenieur, dass die Motorhaube sich von einem Millimeter Stärke hinten bis auf 0,8 Millimeter vorn verjüngt: Je weniger Gewicht auf der Nase lastet, umso weniger werden die Dämpfer strapaziert, die für das Aufstellen der Haube nötig sind. Für eine bessere Gewichtsbalance wurde zudem die Starterbatterie in den Kofferraum verfrachtet. Hinten rechts steckt sie tief im Boden, auf einem Niveau mit dem Notrad, das nur von unten zugänglich ist. Trotzdem bleibt nicht viel Platz. «Wenn ich die Persenning mitnehme, ist das Heckabteil schon fast voll», stellt Walter nüchtern fest.

Da heisst es bewusst packen, wenn Walter eine Ausfahrt plant. Bis in die Dolomiten, nach Österreich und Holland ist er gefahren, aber für mehr als fünf oder sechs Touren pro Jahr, neben Tagesausflügen, hat er den Roadster nie herausgeholt. Das erklärt die smarte Lauffleistung von 95'000 Kilometern in 25 Jahren. Entsprechend frisch wirkt der BMW: Bis auf ein bisschen Patina an den dunkelroten Ledersitzen steht der Wagen sehr gut da. Das Auto läuft wie am Schnürchen, trotzdem ist der Verkauf für Walter beschlossene Sache (Anfragen an walterrohrer@bluewin.ch) – sofern jemand für «die Perle», wie Walti sagt, 27'900 Franken geben würde. «Ich fahre ihn einfach zu wenig und möchte meinen Fuhrpark etwas verkleinern. Deshalb darf der Roadster jetzt gehen. Ich habe ja noch ein Z3 Coupé als Dreiliter. Der ist so auf mich zugeschnitten, den behalte ich auf jeden Fall für meine Freude am Fahren.»

Der Z3 Club Vierwaldstättersee – bmwz3club.ch – führt unter dem Motto «30 Jahre Z3 und 25 Jahre Z8» am 24. August 2025 eine Sternfahrt nach 6055 Alpnach (Flugplatz) durch.



DÖNNI CLASSIC CAR AG
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration



Zu verkaufen:
XKR Convertible, 1999
Fr. 18'500.–

Old Mill, CH-6265 Roggliswil, T 062 754 19 29, info@jaguarclassic.ch
www.jaguarclassic.com

SINCE 1988